

第5章 中国の貿易取引に関する私法的規制

企業法学科 桑原康行

第一節 総説

第二節 国際私法

第三節 物品売買

第四節 物品運送

第五節 貨物保険

第六節 代金決済

第七節 紛争解決

第一節 総説

本報告では、国際取引のうち、一般に貿易取引といわれる物品の売買およびそれに関連してなされる取引（具体的には、運送、保険、代金決済の各取引）に関する中国の私法的規制を概観する¹。

ところで、貿易取引は通常次のような過程を経て行われる（ここでは最も典型的なケースであるCIF条件売買で代金決済を荷為替信用状によるとするケースを前提として説明する）。まず、複数国に所在する当事者が売買契約を締結する。次に、買主は売買契約に基づき自己の取引銀行に対して荷為替信用状の開設を依頼する。続いて、買主の取引銀行は荷為替信用状を売主に通知・交付する。一方、売主は売買契約に基づき船会社と運送契約を締結し、損保会社と保険契約を締結する。次に、売主は船会社から入手した船荷証券、損保会社から入手した保険証券に自己の商業送り状を添えて為替手形を振り出す。商業送り状などの売主が買主に提供すべき書類を総称して船積書類という。さらに、売主から船積書類などの提供を受けた買主の取引銀行は支払いを行う。最終的には、買主が取引銀行に支払をして船会社から商品を受け取ることに

¹ 中国法一般については、邦語文献に限ってみても多くの文献がある。ここでは貿易取引に関係の深いものを挙げるにとどめる。塩田親文『現代中国涉外取引法論』（1990年）；早稲田大学エクステンションセンター『中国ビジネスの法と実際』（1994年）；張青華『中国涉外関係法：最高人民法院の司法解釈を織り込んで紹介する』（1997年）；月刊誌「経済の眼晴」編集部『中国契約法：ポイントと実務フォーム集』（1999年）。なお、中国法の翻訳は、中国総合研究所『現行中華人民共和国六法』によっている。

なる²³。

なお、第二節以下では、売買・運送・保険・代金決済に関する私法的規制だけではなく、契約当事者間で紛争が発生した場合に特に重要な国際私法および仲裁に関する私法的規制についても説明することにしたい。

第二節 国際私法

各国の私法（民法や商法）の内容が異なっていることから、貿易関係のような、国際間にまたがる、いわゆる渉外的私法関係について、いずれの国の法律を適用するかの問題を取り扱うのが国際私法である⁴。そして国際私法によって渉外的私法関係に適用されるものとして決定された私法（例えば民法・商法）のことを準拠法という。

わが国で国際私法に当たるのは法例という名称の法律であるが、貿易取引契約の準拠法について、法例は、当事者自治の原則すなわち契約当事者がその準拠法を決定することができるとの原則を採用している（7条1項）。したがって、契約（書）中で「本契約の準拠法は中国法とする」とか「本契約から生ずるすべての問題は中国法によって規律される」とされている場合には、中国法が適用されることになる。

これに対して、中国において貿易取引契約の準拠法については、「涉外経済契約法」および「民法通則」に規定がある。涉外契約法5条1項によれば、「契約の当事者は、契約紛争の処理に適用する法律を選択することができる。当事者が選択していない場合には、契約と最も密接な関係を有する国の法の法律を適用する」ものとされている。また、民法通則第145条によれば、「1 涉外契約の当事者は、法律に別段の定めがある場合を除き、契約の紛争処理に適用する法律を選択することができる。2 涉外契約

² 貿易実務全般については、浜谷源蔵『最新貿易実務（増補改訂版）』（1997年）に詳しい。貿易取引法一般については、絹巻康史『国際取引法入門 貿易取引への法的アプローチ』（1995年）；山田録一・佐野寛『国際取引法〔新版〕』（1998年）などを参照。なお、本報告書で検討している国際取引法規を幅広く収録している法令集として、澤田嘉夫編『解説 国際取引法令集』（1994年）がある。

³ 貿易取引を含め国際取引一般の契約書式については、国際事業開発株式会社編『国際取引契約書式集』（1992年）；国際商事仲裁協会『標準契約条項』などがある（国際商事仲裁協会については、注26参照のこと）。特に売買については、田中伸幸・中川英彦・仲谷卓芳編『国際売買契約ハンドブック〔改訂版〕』（1994年）に詳しい。また、書式ではないが、貿易中国語に関する邦語文献として、以下のものがある。張聡仁『実践貿易中国語』（1987年）；遠藤紹徳『パターンで学ぶ最新貿易中国語』（1989年）なお、中国とのビジネスについては、以下の邦語文献も参照。糸賀了・鈴木啓介・立石揚志『中国・ロシアビジネスの実務と交渉ノウハウ』（1994年）；朱建栄・呉小芸『ビジネスマンのための中国人と上手につきあう法』（1997年）さらに、中国とのビジネスを取り扱った邦語文献（講演録）として、以下のものがある。北海道経済国際化推進会議『中国・東北三省ビジネス（Ⅰ）（Ⅱ）（Ⅲ）』（1999年～2000年）ちなみにこれらの講演録の内容は、北海道のホームページでも見ることができる。ホームページアドレスは以下のとおり。
<http://www.pref.hokkaido.jp/keizai/kz-bkkry/koen/koen.list.htm>

⁴ 国際私法については、木棚照一・松岡博・渡辺『国際私法概論〔第3版〕』（1998年）など参照。

の当事者が、選択をしていない場合は、契約と最も密接な関係にある国の法律を適用する」ものとされている。さらに、最高人民法院によって公布された「涉外経済契約解答」と「民法通則の貫徹・執行に関する若干の問題についての意見」がそれぞれ涉外経済契約の準拠法に関する補充規定を設けている。これらの規定等から、中国においても当事者自治の原則が採用されていることがわかる。

ところで、涉外経済契約の準拠法は以下のような特色を有するものとされている⁵。第一に、当事者自治の原則の適用について、涉外経済契約法5条および民法通則145条が当事者に広い選択範囲を与えていることである。すなわち、当事者はいずれの国の法律を選択することもできるし、また契約の内容と関係のない第三国の法律を選択することができる。さらに、当事者が法律選択を行う期間についても、契約締結時だけでなく紛争発生後も認められている。この点については涉外経済契約法解答二（四）に定めがある。

第二に、当事者による法律選択の方式について、明示選択のみを認めていることである。法律選択の方式には明示選択と黙示選択があり、明示選択は当然有効であるが、黙示選択の効力については涉外経済契約法および民法通則には規定されていない。しかし、涉外経済契約法の解答二（二）において、当事者の法律選択は明示選択でなければならないものとされており、黙示選択が否定されている。

第三に、涉外経済契約法の適用範囲について、反致を排除していることである。涉外経済契約法解答二（四）（五）において、当事者が選択した法律または人民法院が最密接関連原則によって決定した法律は、その選択された国の現行法のなかの実質法であり、抵触法を含まないものとされている。

第四に、当事者自治の原則が適用されない契約の種類について、涉外経済契約に特別の定めがあることである。本法5条2項によれば、中国国内で履行する中外合弁（合資経営）企業契約などの契約については、中国の法律が適用されるものとされ、当事者自治の原則が排除されている。その他の経済契約については、民法通則にかかる制限がないことから、どのような契約でも当事者自治の原則に基づきその契約に適用する法律を選択することができる。

第五に、当事者の選択した法律の適用範囲について、涉外経済契約法および涉外経済契約法解答二（一）に明記されていることである。涉外経済契約法5条1項は、当事者が「経済紛争」の処理に適用する法律を選択できると規定している。ここでいう経済紛争とは、涉外経済契約法解答二（一）によれば、当事者が契約締結時または紛争発生後に、契約成立の時期、契約内容の解釈、契約の履行、契約違反の責任、契約の変更・中止・譲渡・解除または終了等に関する紛争を意味している。

⁵ 張・前掲注（1）66項。

第六に、国際条約と国際慣習について、涉外経済契約法も民法通則も重視していることである。涉外経済契約法5条3項によれば、「我が国の法律に規定がない場合には、国際慣例を適用することができる」とされている。また、民法通則142条2項によれば、「中華人民共和国が、締結または参加している国際条約に中華人民共和国の民事法律と異なる規定がある場合は、国際条約の規定を適用する。ただし、中華人民共和国が留保を声明した条項は、これを除くものとする」とされている。ちなみに、中国が当事国となっている貿易取引関係の条約としては、国連物品売買条約、国際海上物品運送に関する船荷証券統一条約、国際航空運送に関するワルソー条約がある（いずれも後述）。

第三節 物品売買

それでは、貿易取引の流れに一応従い、売買、運送、保険、決済の各取引に関する中国の私法的規制をみていこう。

日本においては民商法のなかに関連する規定があるが、中国においては1999年10月から施行された「契約法」のなかに関連する規定がある⁶。

また、売買に関して特に注目すべきものとして、「日中一般貨物売買契約条項集」⁷がある。本条項集（以下前記条項集と略称）には以下の条項が含まれている。すなわち、頭書、商品名、仕様・品質、単位、数量、単価、総額、原産地国及び製造業者所在国、荷印、船積み、支払条件、引渡条件、保険、品質保証、検査、不可抗力、違約金、クレーム、契約解除、インコタームズ、仲裁、通知である。

ところで、現在中国との貿易取引（売買）においては、どのような商品が輸出入されているのであろうか。この点については、日本で使用されているトレード・タームズの実態調査を行ったある報告書⁸の「No.1アンケート（社団法人日本荷主協会加盟企業の使用するトレード・タームズ）回答分析」からも知ることができる。本報告は、貿易取引を以下の4つに分けている。すなわち、船舶利用貿易取引（輸出）、船舶利用貿易取引（輸入）、航空機利用貿易取引（輸出）、航空機利用貿易取引（輸入）の4つである。まず船舶利用貿易取引（輸出）においては、回答126件のうち、化学品11.9%、

⁶ 日本法の売買に関連する諸規定については、例えば、江頭憲治郎『商取引法（第2版）』（1996年）1頁以下参照。中国の契約法については、羽田野宣彦・李相哲『中華人民共和国契約法』（1999年）参照。

⁷ 本条項集は、日中経済協会から入手できる。本協会のホームページアドレスは、<http://www.jc-web.or.jp/> である。なお、本条項集に関する必読文献として、河村寛治「中国との貿易における契約条件の取り決め方—契約法の考え方と「日中一般貨物売買契約条項集」」早稲田大学エクステンションセンター・前掲注1所収がある。

その他の一般機械11.9%、その他の軽工業品11.9%、繊維品10.3%、鉄鋼9.5% の順位となっている。次に、船舶利用貿易取引（輸入）においては、不明回答を除く112件のうち、繊維製品23.2%、化学品13.4%、その他の加工製品12.5%、穀物・飼料9.8%の順位になっている。続いて航空機利用貿易取引（輸出）においては、その他の一般機械20.0%、金属加工機械13.3%、以下化学品事務用機械、電気回路洋品、音響機器など6.7% の順位となっている。最後に、航空機利用貿易取引（輸入）においては、不明回答を除く22件のうち、繊維製品45.5%、その他の食料品13.6%、機械電気機器13.6%、化学品9.1%の順位となっている。

貿易取引に関してはFOB, CIF等といった定型取引条件 (trade terms) が存在しており、日本でも中国でも使用されている。中国との貿易取引においてどのような定型取引条件が使用されているかは前記動向調査報告書で取り上げられている。「総合商社 A 社の使用するトレード・タームズの国別、商品別分析」によれば、以下のとおりである。船舶利用貿易取引（輸出）では、CIF 44.0%、FOB 23.0%、C&F 17.6%という順序である。船舶利用貿易取引（輸入）では、C&F 51.5%、FOB 28.5%、CIF 13.0%の順序である。航空機利用貿易取引（輸出）では、CIF 70.9%、FOB 25.0%の順序である。航空機利用貿易取引（輸入）では、FOB 72.8%、C&F 11.6%の順序である。

中国との取引においても他の国との取引の場合と同じように、CIF C&F FOBの3取引条件が重要であるといえよう。

では、かかる取引条件の解釈はいかなる国際規則に準拠しているのだろうか。かかる取引条件の解釈については日中においてインコタームズによっているといっていであろう。ちなみに、前記条項集においてもインコタームズに関する規定がある。

インコタームズとは、国際商業会議所が作成した「定型取引条件の解釈に関する国際規則」のことである⁹。インコタームズ（1990年版）では、13種の定型取引条件が取り上げられ、そのそれぞれの取引条件について売主及び買主の義務が列挙されている。ここでは実際上の重要性に鑑み、FOB（本船渡）条件、CIF（運賃保険料込み）条件、C&F（運賃込み）条件の3つを中心に上げる¹⁰。

⁸ 日本大学経済学部産業経営研究所『我が国で使用されるトレード・タームズ（貿易定型取引条件）の動向調査』（1997年）

⁹ 国際商業会議所（International Chamber of Commerce）は、ヨーロッパとアメリカの産業界のリーダーによって1919年に設立された国際的な民間団体である。一般にICCと略称され、インコタームズのほか信用状統一規則（第六節参照）などを作成している。ICCにはホームページがあるが、そのアドレスは、以下のとおりである。<http://www.iccwbo.org/> 『1990年インコタームズ』および『1990年インコタームズの手引き』は、いずれもICCの日本委員会から入手できる。インコタームズについては、Bredow et al. INCOTERMS 1990 2 Auf. 1994 など参照。なお、Schütte, "Incoterms 1953" und andere Klauseln im sowjetischen Aussenhandelsrecht 1970 も参照。

¹⁰ これらの取引条件については、Sasson & Merren, CIF. and FOB. Contracts 3rd ed. 1984 に詳しい。

FOB(Free on Board)条件は、売買契約上定められた船積港において売主が船舶に物品を船積みすることにより売主の引渡義務が完了する契約条件である。インコタームズによれば、FOB条件において、売主は以下のような義務を負う。1、売買契約に適合した物品を供給すること (A-1) 2、約定品を約定日 (期間内) に買主が指定する本船上で引き渡すこと (A-4) これに対して、買主は以下のような義務を負う。1、売買契約の定めに従って代金を支払うこと (B-1) 2、自己の費用で運送契約を締結し、売主に対して船積に関する十分な情報を与えること (B-3, B-7) 3、本船上で約定品の引渡を受けること (B-4)

CIF (Cost, Insurance and Freight) 条件は、売主が売買契約上定められた仕向地までの海上運賃及び海上保険料を負担する契約条件である。インコタームズによれば、CIF条件において、売主は以下のような義務を負う。1、売買契約に適合する物品を供給すること (A-1) 2、自己の費用で運送契約を締結し、運送書類を買主に提供すること (A-3) 3、自己の費用で保険契約を締結し、保険書類を買主に提供すること (A-3) これに対して、買主は以下のような義務を負う。1、売買契約の定めに従って代金を支払うこと (B-1) 2、約定品の引渡を受けること (B-4) 3、運送書類が契約に合致するときはこれを受領すること (B-8) 運送書類の中で最も代表的なものは海上運送に関する書類である船荷証券である。

C&F (Cost and Freight) 条件は、CIF条件といわば兄弟の関係にある条件で、売主に保険契約締結義務がないことを除けば、あとはCIF条件と同じと考えてよい。

FOB条件もCIF条件もいずれも船積地において物品を引き渡す積地売買 (条件) であることから、船積港において物品が本船の舷側手摺を通過したときに、危険が売主から買主に移転する (FOB A-5, B-5 ; CIF A-5, B-5)。したがって、売主は船荷証券に記載された数量と比較して仕向地における物品数量が不足していても、これについて責任を負わないのである。

インコタームズは、売主・買主の権利・義務を定めているが、各当事者がかかる義務に違反した場合の効果については言及していない。従って、義務違反の効果および相手方の救済については、当事者が契約中で定めていなければ、各国国内法または条約の規定が適用されることになる。

次に国際物品売買に関しては、1980年の「国際物品売買契約に関する国際連合条約」(1988年発効) があり、中国はその当事国となっている。日本はまだ当事国となっていないが、当事国でなくとも本条約が適用される可能性がある (その適用範囲について規定する1条参照)、ここで触れておくことにしたい。

本条約は、国連国際商取引法委員会 (UNCITRAL) が作成したもので、全文101カ

条からなり、大きく4部に分かれている¹¹。条約の適用範囲及び総則規定を定めた第1部（適用範囲及び総則）に続いて第2部（契約の成立）では、申込・承諾などについて規定がある。第3部（物品の売買）は、売主・買主の権利・義務について詳細に規定している。売主の主たる義務としては、1 物品の引き渡し 2 関連書類の交付 3 物品の所有権の移転 の3つが挙げられている（本条約30条参照）。売主の義務不履行の場合に買主に与えられる救済には、1 履行請求 2 契約解除 3 代金減額 4 損害賠償 の4つがある（条約45条）。買主の主たる義務は、1 代金支払い 2 物品の受領 の2つである（条約53条）。買主の義務不履行の場合に売主に与えられる救済には、1 履行請求 2 契約解除 3 損害賠償 の3つがある（条約61条）。第4部は、最終規定である。

なお、中国は本条約に加入するにあたり、以下の二点につき留保を宣言している。第一に、条約の一般的適用基準を定める1条1項（b）の拘束を受けないこと、第二に、国際売買契約の方式に関する本条約の11条および29条1項の両規定が適用されないことである。

第四節 物品運送

次に、運送についてであるが、運送はそれが行われる場所如何により陸上運送、海上運送、航空運送に分けることができるが、以下では海上運送、航空運送を取り上げる。

第一に、海上運送についてであるが、わが国は1924年の「船荷証券に関するある規則の統一のための国際条約」（ハーグ・ルール）を批准し、それに伴い国際海上物品運送法を制定している¹²。

中国もハーグ・ルールの当事国で、「海商法」のなかに海上運送に関する規定が設けられている。本法は1992年11月7日に公布され、翌93年7月1日から施行された。全15章278条に及んでいる。この中で特に重要なのが第4章、海上物品運送契約である。総則規定の一つである41条によれば、海上物品運送契約とは、運送人が運賃を収受し、荷送人の委託した物品を海路を経て一の港から他の港に運送することに責任を負う契

¹¹ 国連物品売買条約に関する邦語文献（図書）として以下のものがある。新堀聰『国際統一売買法—ウィーン売買条約と貿易契約』（1991年）；曾野和明・山手正史『国際売買法』（1993年）；シュレヒトリーム『国際統一売買法』（1997年）国連国際商取引法委員会（United Nations Commission on International Trade Law）は、「国際商取引法の漸進的調和および統一の促進」を目的として1966年に設立された国連総会直属の委員会である。一般にUNCITRALと略称され、国連物品売買条約のほか国際商事仲裁模範法などを作成している。UNCITRALにもホームページがあるが、そのアドレスは、以下のとおりである。<http://www.un.or.at/uncitral/>

約をいうものとされている。

海上運送人の責任については、第2節 運送人の責任（第46条から第65条まで）に規定がある。まず、運送人は、運送する物品を適切かつ慎重に船積みし、移動し、積載し、運送し、保管し、配慮し、及び陸揚げしなければならない（48条）。

また、運送人は、船舶の航海開始前および航海開始時に、慎重に処理し、船舶を航海に適する状態におき、船員の配備、船舶の装備および供給品の配備を適切に行い、物品船腹、冷蔵船腹、冷氣船腹その他の物品を積載する場所を物品の受取、積載および保管に適する状態とし、かつ、これらを安全に行うことができるようにしなければならない（47条）。運送人がこれらの義務に違反し、物品に滅失または損壊が生じた場合には、運送人は別段の定めあるものを除き賠償責任を負わなければならない。運送人の責任期間は、コンテナ積載物品に対する運送人かそれともコンテナ以外に積載された物品に対する運送人かで異なる。すなわち、前者の運送人の責任期間は、物品船積港において物品を受け取った時から物品陸揚港において物品を引き渡す時までで、物品が運送人の管理の下におかれている全期間である。これに対して、後者の運送人の責任期間は、物品が船積みされた時から陸揚げされる時までで、物品が運送人の管理下におかれている全期間である（46条）。

しかし、責任期間において物品に発生した滅失または損壊であっても、以下に掲げる事由の一つによりもたらされたものについては、運送人は賠償責任を負わない。かかる事由とは、（1）船長、船員、曳航船員または運送人のその他の被用者が船舶を運航し、または船舶を管理するなかにおける過失（2）火災（運送人本人の過失によりもたらされたものを除く）（3）天災、海上その他航行可能な水域の危険または予想外の事故（4）戦争または武力衝突（5）政府もしくは主管部門の行為、検疫制度または司法による差押さえ（6）ストライキ、サボタージュまたは労働についての制限（7）海上における人命または財産の救助または救助の企て（8）荷送人、物品所有者またはそれらの代理人の行為（9）物品の自然的特性または固有の欠陥（10）物品包装の不良または表示の欠如もしくは不明確性（11）慎重に処理をしたにもかかわらず発見されなかった船舶の潜在的欠陥（12）運送人または運送人の被用者もしくは代理人の過失によらないでもたらされたその他の事由である（51条）。

海商法は、運送人の損害賠償額および責任限度額について以下のような規定を設けている。まず、損害賠償額については、55条に規定がある。物品の滅失の賠償額は、物品の実際価値にしたがって計算する。一方物品の損壊の賠償額は、物品が損害を受ける前後の実際価値の差額または物品の修復費用にしたがって計算する。この物品の実際価値は、物品船積時の価値に保険料および運賃を加えた額にしたがって計算する。

¹²ハーグ・ルールを国内法化した国際海上物品運送法については、戸田修三他編『国際海上物品運

そして、物品の実際価値については、賠償する時に、物品の滅失または損壊により支払いが軽減されまたは支払いを免れた関係費用を控除しなければならないとされる。

責任限度額については、次の56条に規定がある。物品の滅失または損壊に関する運送人の責任限度額は、物品の個数その他の物品運送単位数にしたがって計算し、一個につき、もしくはその他の物品運送単位につき、666.67を計算単位とし、または物品のグロス・ウェイトにしたがって計算し、1kgは2単位とし、二者のうちの賠償限度額の高いものを基準とする。ただし、荷送人が物品運送前にその性質および価値を申し出て、かつ、船荷証券に明記されている場合、または運送人と荷送人とがこの規定に定める賠償限度額を上回る旨の別段の約定をしている場合は、この限りでない（1項）。物品がコンテナ、物品用パレットまたは類似する運送器具を用いて集積される場合は、船荷証券中に明記されている当該運送器具に積み込まれた物品の個数またはその他の物品運送単位数は、1項の物品の個数またはその他の物品運送単位数とみなす。明記されていない場合は、各運送器具は、これを一個または一運送単位とみなすとされる（2項）。

引渡遅延の場合の限度額については、57条で、引渡遅延の物品の運賃金額を限度とするものとされている。

海商法は、船荷証券¹³についても規定を設けている。船荷証券とは、これにより海上物品運送契約および物品がすでに運送人により受領され、または船積された旨を証明し、ならびに運送人がこれにより物品の引渡を保証する書類をいう（71条）。船荷証券には船舶の名称をはじめとする一定の事項を記載しなければならない（73条）。

さらに、傭船契約書¹⁴にも、一定の事項を記載しなければならないこととされている（93条）。

第二に、航空物品運送についてであるが、わが国も中国も、1929年の「国際航空運送についてのある規則の統一に関する条約」（ワルソー条約）を批准している¹⁵。わが国も中国もワルソー条約を改正する、1955年のハーグ議定書を批准しているので、同議定書によって改正されたワルソー条約（改正ワルソー条約）が適用されることになる。

送法』（1997年）に詳しい。

¹³海上運送で使用される書類、例えば船荷証券・傭船契約書などの書式については、日本海運集会所『日本海運集会所契約書式集』に収録されている。ちなみに、日本海運集会所（Japan Shipping Exchange Inc.）は、海事に関する商取引の健全な進歩発達を図り、広く海事関係諸産業の隆盛に寄与することを目的として1921年に創立された機関である。本集会所にもホームページがあるが、そのアドレスは以下のとおりである。<http://www.jseinc.org/>

¹⁴傭船契約書式の詳細な解説として、高橋正彦『標準航海傭船契約の研究』（1976年）がある。

¹⁵（改正）ワルソー条約については以下の文献参照。まず邦語文献としては、坂本昭雄『国際航空法論』（1992年）236頁以下；坂本昭雄『新しい国際航空法』（1999年）147頁以下、次に外国語文献としては、Giemulla et al., Warschauer Abkommen-Internationales Lufttransportrecht-Kommentar 1986；Goldhirsch, The Warsaw Convention Annotated A Legal Handbook 1988.

改正ワルソー条約（以下ではワルソー条約と略称）は運送人の責任について過失を推定し、無過失の立証責任を運送人に負わせる一方で、運送人の責任に限度額を設けている。

すなわち、航空運送中の事故による物品の破壊、滅失、毀損による損害及び物品の航空運送における延着から生じる損害について、運送人は責任を負わなければならない（ワルソー条約18条1項、19条）。航空運送中とは、物品が飛行場もしくは航空機上においてまたは、飛行場外に着陸した場合には場所の如何を問わず運送人の管理のもとにある期間をいう（18条2項）。運送人が責任を免れるためには、自己およびその使用人の無過失を証明することが必要である（20条）。運送人の責任限度額は、物品1kgにつき250フラン（約6千円）である（22条2項a号）。

もっとも、責任限度額の適用されない例外の場合が3つ存在している。第一に、荷送人が運送人に物品を引き渡す際に、その価額を申告し、必要な割増料金を支払った場合には、この限度額は適用されない（同号但書）。第二に、物品の損害が、運送人またはその使用人の「損害を生じさせる意図をもって、または無謀にかつ損害の生ずるおそれがあることを認識して行った」行為から生じたことが証明された場合には、運送人は責任限度額を援用することはできない（25条）。この規定は英米法の考えをとりいれたものと理解されているが、改正前の規定と類似性のあるものといえよう。改正前ワルソー条約25条では、運送人は故意または故意に相当すると認められる過失がある場合には責任限度額を援用することはできないものとされていた。最高裁判決で、故意に相当すると認められる過失とはわが国では重過失のことであるとするものがある。第三に、航空運送の書類である航空運送状の不発行、ワルソー条約に関する注意書の航空運送状への不記載の場合には、運送人は責任限度額を援用することはできない（9条）。

航空運送において、海上運送の船荷証券に相当する書類は航空運送状であるが、航空運送状は、荷送人が作成して運送人に交付することになっている（5条1項）。実務では、航空貨物代理店がこれを作成している。航空運送状の記載事項も、船荷証券と同じように法定されている（8条）¹⁶。

中国では、航空運送について、「民間航空法」という法律がある。本法第九章は公共航空運送に関する規定である。この章は、公共航空運送企業が民間航空機を使用して経営する旅客、手荷物または物品の運送に適用される（106条）。国内航空運送にも国際航空運送にも適用されるが、ここでいう国際航空運送とは、当事者が締結した航空

¹⁶航空運送状については、来見田実『新訂 航空貨物の理論と実務』（1995年）111頁以下参照。国際航空運送協会（International Air Transport Association）は、航空産業を代表し、かつ同産業に貢献することを目的として1945年に設立された協会である。一般にIATAと略称され、航空運送状の統一様式も作成している。本協会にもホームページがあるが、そのアドレスは以下のとおりである。<http://www.iata.org/>

運送契約に基づき、運送の中断の有無または積替運送の有無を問わず、運送の出発地、目的地または約定した経由停留地の一つが国内にない運送をいう（107条2項）。

運送人の責任については第三節に詳細な規定を設けている。航空運送期間中に生じた事故により物品の毀滅、遺失または損壊がもたらされた場合は、運送人は責任を負う。ただし、運送人が物品の毀滅、遺失または損壊が以下に掲げる事由の一つによりもたらされたものであることを証明した場合は、責任を負わない。1 物品自体の自然的属性、品質または欠陥 2 運送人またはその被用者もしくは代理人以外の者が物品を包装した場合において、物品の包装が不良であるとき。3 戦争または武力衝突 4 政府の関係部門が実施する物品の出入国またはトランジットと関係する行為（125条）。

国際航空運送人の責任限度額は、2号の規定により決定される。2号によれば、物品の責任限度額は1kgにつき17計算単位である。もっとも、この原則が適用されない例外が若干ある。

第五節 貨物保険

続いて、保険のなかで最も重要な海上保険について説明する。

わが国では商法の中に海上保険に関する規定はあるが、国際貨物保険（一般に外航貨物保険と呼ばれる）は、イギリスの法と慣習に準拠してなされている。「イギリス海上保険法」によれば、海損（海上損害）は、全損と分損に分けられる。全損とは被保険利益—貨物につき保険事故が発生することにより保険契約の利益を受ける者が損害を被る恐れのある経済的利益のことが全部滅失した場合をいい、それ以外の場合が分損である。分損の中には、被害を受けた者のみが損害を負担する単独海損とそれ以外の者も損害を負担する共同海損が含まれる。また、分損には、損害防止費用や救助料などの費用損害も含まれる。

わが国の損保会社は、今日二種の保険証券を使用している。依然として多く使用されているのが一般に旧証券と略称される、ロイズSG保険証券を模範とした英文保険証券であり、その裏面には一般に旧約款と略称される協会貨物約款が印刷されている。もう一種が一般に新証券と略称されるロイズ海上保険証券を模範とした英文保険証券であり、その裏面には一般に新約款と略称される新協会貨物約款が印刷されている¹⁷。

¹⁷我が国の外航貨物保険については、東京海上火災保険株式会社編『損害保険実務講座 4 貨物保険』（1987年）56頁以下参照。我が国損保会社が使用している英文保険証券については、葛城照三『1981年版 英文積荷保険証券論』（1981年）で詳細な検討がなされている。イギリスの海上保険については、Arnould, *The Law of Marine Insurance and Average*, 16th ed. 1981 など参照。ロイズにもホームページがあるが、そのアドレスは以下のとおりである。
<http://www.lloydsolondon.co.uk/homepages/welcome.html>

中国では保険に関する法規として、まず1995年に公布・施行された「保険法」を挙げることができる。その他、海商法、経済契約法にも保険に関する規定がある。さらに、「中国保険条項」なる条項もある¹⁸。

中国でもロイズSG保険証券に基づいた保険証券が使用されているといわれる。そこで、以下では我が国の保険証券を対象としてその内容を説明することにしたい。我が国においては依然として旧証券が多く使用されていることから、旧証券について詳しく説明し、新証券については簡単に言及するにとどめたい。

旧証券の表面のうち右側3分の2の部分が「証券本文」と呼ばれるもので、これに対して追加的な規定を設けているのが左側3分の1の「欄外約款」である。これらの証券表面に対し、さらに裏面にある協会貨物約款が契約内容の補足・修正をなしており、きわめて複雑な様式の証券といえる。証券本文のなかでもっとも重要な約款がいわゆる危険約款である。本約款によれば、保険者が担保する危険は以下のものである。1 海固有の危険 2 軍艦 3 火災 4 外敵 5 海賊 6 漂盗 7 強盗 8 投荷 9 捕獲免許状 10 報復捕獲免許状 11 襲撃 12 海上における占有奪取 13 あらゆる国王・君主および人民の強留・抑止および抑留 14 船長・海員の悪行 15 その他一切の危険 である。このうち欄外約款で免責される危険を除くと、証券表面で保険者が担保する危険は以下の六つであることになる。すなわち、1 海固有の危険 2 火災 3 強盗 4 投荷 5 船長・海員の悪行 6 その他一切の危険 である。これらの幾つかについては、イギリス海上保険法解釈規則に規定が設けられている。海固有の危険につき、解釈規則7条は「海固有の危険という文言は海の偶然な事故または災害のみをいう。この文言は風および波の通常的作用を含まない」¹⁹と定義している。強盗につき、解釈規則9条は「強盗という文言は、ひそかな窃盗、または、海員であると旅客であるとを問わず乗船者のある者の行った窃盗を含まない」と定義している。船長・海員の悪行につき、解釈規則11条は「船員の悪行という文言は、船主または場合によっては傭船者に損害を及ぼす船長または海員の故意に行った一切の不正行為を含む」と定義している。その他一切の危険につき、解釈規則12条は「その他一切の危険という文言は、保険証券に列举された危険と同種類の危険のみを含む」と定義している。これらの危険に加えて、証券裏面に印刷されている協会貨物約款のなかでさらに保険者が担保する危険が追加されている。

保険者は本来担保危険によって生じた損害をすべててん補することになるはずであるが、外航貨物保険の場合には保険者はあらかじめ約定した損害のみをてん補することになる。保険証券裏面に印刷されている協会貨物約款5条によれば、基本的な損害てん補条件は、分損不担保条件、分損担保条件、全危険担保条件の三つである。全危険

¹⁸なお、坂元毅『ソ連・中共の海上保険』（1961年）も参照。

担保条件は、原則として、すべての危険によって生じた損害をてん補するが、1 貨物の固有の欠陥・性質による損害 2 遅延による損害 3 戦争による損害 4 ストライキによる損害は除外される。分損不担保条件は、全損、共同海損および費用損害をてん補するが、単独海損は、船舶の座礁・沈没・大火災、または火災、爆発、船舶の衝突など特定の事故によるもの（特定分損と呼ばれる）のみをてん補する。分損担保条件は、分損不担保条件における損害に加えて、特定の事故によらない単独海損（不特定分損と呼ばれる）をもてん補する。新証券は、旧証券と異なり、担保危険に関する規定もなく、いわば約款の受け皿のようなものである。したがって新協会貨物約款が契約内容を自己完結的に規定している。新約款も三つあり、それぞれA条件、B条件、C条件と呼ばれている。新約款においては第1条に掲げられた担保危険によって生じた損害がてん補されるが、第4条から第7条までに該当する場合にはてん補されない。ちなみに、第4条は一般免責約款、第5条は不堪航および不適合免責約款、第6条は戦争免責約款、第7条はストライキ免責約款である。

第六節 代金決済

中国との貿易取引においては、どのような決済手段が利用されているのであろうか。

前記動向調査においては、代金決済手段についてもアンケート調査している（No.1 アンケート回答分析）。それによれば、1. 船舶利用貿易取引（輸出）においては、不明回答を除く122件のうち、荷為替信用状81.8%、送金為替12.3%、その他4.1%、荷為替手形2.5% の順位となっている。2. 船舶利用貿易取引（輸入）においては、不明回答を除く115件のうち、荷為替信用状 76.5% 、送金為替 12.2% 、荷為替手形 11.3% の順位となっている。3. 航空機利用貿易取引（輸出）においては、不明回答を除く22件のうち、送金為替 45.5% 、荷為替信用状 36.4%、その他 13.6%、荷為替手形 4.5% の順位となっている。4. 航空機利用貿易取引（輸入）においては、不明回答を除く23件のうち、荷為替信用状 78.3%、送金為替 21.7% となっている。

ここでは中国との貿易取引でも使用されている荷為替手形と荷為替信用状を特に取り上げる²⁰。このうち、荷為替手形は、船積書類（船荷証券、保険証券、商業送り状など）の添付された為替手形のことをいう。かかる荷為替手形には2つの種類がある。

¹⁹ 解釈規則の翻訳は、葛城照三他『1906年英国海上保険法』（1977年）によっている。

²⁰ 決済手段一般については、例えば、高桑昭・江頭憲治郎編『国際取引法（第2版）』（1993年）201頁以下、さらに、荷為替手形については、吉原省三編『現代銀行取引法』（1987年）頁以下参照。

一つはD/P (Documents against Payment) 条件のものであり、もう一つはD/A (Documents against Acceptance) 条件のものである。前者は為替手形の支払と引換に船積書類を引き渡す条件のものであり、後者は為替手形の引受と引換に船積書類を引き渡す条件のものである。為替手形の引受とは為替手形の支払人が手形金額の支払義務を負担することをいう。

かかる荷為替手形の取り立てに関しては、国際商業会議所が1978年に作成した「取立統一規則」(最新版は1995年版)²¹がある。本規則(1995年版)は全部で23カ条からなり、総則と定義、義務と責任、呈示、支払、引受などの見出しのもとに取立取引における手続き、当事者の義務および責任について規定している。

次に、荷為替信用状であるが、これは、買主(発行依頼人)の依頼に基づいて、その取引銀行(発行銀行)が一定の条件の下に売主(受益者)が提供する書類の支払いなどを約束した書面のことである²²。売主および買主が売買契約の中で代金決済を荷為替信用状(以下、信用状と略称)によることを合意した場合に、買主は自己の取引銀行に売主に対する信用状の開設を依頼する。買主の取引銀行が信用状開設に同意すると、買主・取引銀行間に信用状開設契約が締結される。本契約に基づき、取引銀行は売主に対して信用状を開設する。売主は信用状で定められた書類を発行銀行に呈示して支払を受けることになる。

荷為替信用状に関しては、国際商業会議所が1983年に改訂した「荷為替信用状に関する統一規則及び慣例」(以下統一規則と略称—最新版は1993年版)がある²³。本規則(1993年版)は全部で55カ条からなり、総則と定義、信用状の形式と通知、義務と責任、書類、雑則および譲渡の見出しのもとに信用状取引における手続き、当事者の義務および責任について規定している。前記条項集のなかにも統一規則に関する規定が設けられている。

信用状は、発行銀行の確約の有無を基準として、取消不能信用状と取消可能信用状に分けられる(統一規則7条)。取消不能信用状は、関係当事者全員の同意がなければ発行銀行が取消・条件変更のできない信用状のことをいう(統一規則10条)。これに対し、取消可能信用状は、発行銀行が事前の通知なしにいつでも取消・条件変更のでき

²¹ 『取立統一規則 1995年改訂版』は、ICC 日本委員会から入手できる。これに関連する ICC の出版物として、『取立統一規則の手引き』(1996年)がある。

²² 荷為替信用状については以下の文献参照。東京銀行システム部編『貿易と信用状』(1996年)；アイゼマン/シュッツェ『荷為替信用状の法理概論』(1994年)(この本は、Eisemann /Schütze, Das Dokumentenakkreditiv im Internationalen Handelsverkehr 3 Auf. 1989の翻訳である)

²³ 『荷為替信用状に関する統一規則および慣例 1993年改訂版』も、ICC 日本委員会から入手できる。これに関連する ICC の出版物として、『標準荷為替信用状関係書式』(1994年)および『荷為替信用状取引の手引き』(1995年)がある。1983年版統一規則については、ICC Publication No.400 の他、朝岡良平編著『実務家のための逐条信用状統一規則』(1985年)；Balossini, NORME ED USI UNIFORMI RELATIVI AI CREDITI DOCUMENTARI, 4 ed. 1988 参照。なお、小峰登『1974年信用状統一規則(上)(下)』は、1974年版統一規則に関するものであるが、統一規則についてかなり詳細な検討をしている文献である。

る信用状のことをいう（統一規則9条）。実務では圧倒的に取消不能信用状が利用されている。

信用状には2つの重要な原則がある。その一つは独立抽象性の原則であり、もう一つは厳格一致の原則である。独立抽象性の原則とは、信用状（債務）は信用状発行の原因となった売買契約その他の契約から独立した、別個の債務であるということである（統一規則3条）。かかる原則の認められる根拠は、信用状を売買契約などの原因関係から切断することによって、信用状の迅速かつ円滑な取引をはかることにあるとされている。独立抽象性の原則の効果として、発行銀行は、売買契約上の事由（例えば、売主による債務不履行）をもって、売主に対して支払を拒絶することはできない。また、発行銀行は、信用状開設契約上の事由（例えば、買主の破産）をもって、売主に対して支払を拒絶することもできない。

厳格一致の原則とは、売主の提供する書類が信用状に定められた条件と厳格に一致していなければならないとの原則である。わが国の判決で、信用状条件として包装明細書が要求されているのに、包装明細書が独立の書類となっていない「重量・包装および品質明細書」を売主が提供した場合に、条件不一致はないとしたものがあるが、批判がある。信用状取引においてはすべての関係当事者は書類の取引を行うものであって、その書類がかかわる物品の取引を行うものではない（統一規則4条）。したがって、銀行は相応の注意をもってすべての書類が信用状条件と文面上一致しているかどうかを点検・確認すればよい。文面上相互に矛盾している書類は信用状条件と文面上一致していないものとみなされる（統一規則15条）。

ところで、前記条項集は代金決済に関しても規定を設けている。第10項は代金決済方法として、荷為替信用状、荷為替手形、送金を定めている。このうち、荷為替信用状については、過去の取引で多かったトラブルを念頭におき、以下の4点について参考となる条項が設けられた。すなわち 1 信用状の開設時期 2 信用状開設遅延の損害賠償 3 信用状自体の有効期限 4 信用状開設銀行等の手数料の負担 の4点である。

なお、国内信用状については、全48カ条からなる「国内信用状決済弁法」が1997年から施行されている。

第七節 紛争解決

国際取引（貿易取引も含めて）に伴う紛争解決手段の代表的なものは、訴訟（裁判）と（国際商事）仲裁である²⁴。中国においても、仲裁が重要である。仲裁とは、当事者の合意により、第三者に紛争の解決を委ね、その判断に当事者が服するという裁判外の紛争解決制度である。仲裁は、裁判と比較して、一審限りで時間も余りかからず、費用も比較的低廉であり、判断内容が原則として非公開であることなどの利点がある。

中国には、貿易仲裁・海事仲裁にかかわる機関として、国際経済貿易仲裁委員会と、海事仲裁委員会とがある。国際経済貿易仲裁委員会は、「中国国際経済貿易仲裁委員会仲裁規則」第2条によれば、国際または渉外の契約性または非契約性の経済貿易等に関して生じる紛争を受理するものとされているが、かかる紛争には、外国法人および自然人と中国法人および自然人との間、外国法人および自然人との間ならびに中国法人および自然人との間に生じる紛争が含まれる。したがって本稿が対象とする売買・運送・保険・代金決済の各取引に関する紛争もここに含まれることになる。

国際経済貿易仲裁委員会は、ここ数年間に質・量ともに世界三大仲裁機関であるアメリカ仲裁協会、国際商業会議所およびロンドン国際仲裁裁判所と肩を並べるに至ったともいわれている²⁵。

海事仲裁委員会は、「海事仲裁委員会仲裁規則」第2条によれば、以下の六つの紛争を受理するものとされている。1 船舶の救助および共同海損に関して生ずる紛争 2 船舶の衝突または船舶が海上、通海水域もしくは港湾の建築物もしくは施設および海底もしくは水面下の施設を損壊することに関して生ずる紛争 3 海・水上船舶の経営、作業、傭船、抵当、代理、曳航、サルベージ、売買、修理、建造もしくは解体の業務または運送契約、船荷証券その他の文書に基づき行われる海・水上運送業務及び海・水上保険に関して生ずる紛争 4 海洋資源の開発利用および海洋環境の汚染損害に関する紛争 5 物品運送代理契約、船舶物資・材料供給契約、渉外船員労働契約または漁業生産もしくは漁労契約に関して生ずる紛争 6 双方の当事者が仲裁合意するその他の海事紛争。

日中間の動きとしては、1974年6月22日に「日本国と中華人民共和国との間の貿易に関する協定」が発効したが、本協定8条によれば、当事者は仲裁によって紛争を解決することができ、日中両国は、仲裁判断について、その執行が求められる国の法律が

²⁴国際取引にともなう紛争の解決については、例えば、石川明・小島武司編『国際民事訴訟法』（1994年）参照。なお、本報告で言及している仲裁法規は、国際商事仲裁協会編『仲裁法規集』に収録されている。

²⁵本委員会（CIETACと略称される）の仲裁判断については、JCA ジャーナル（国際商事仲裁協会）で「CIETAC 仲裁事例研究」という連載が始まった。ちなみに連載第一回目（2000年3月号）の題名は「合併経営の委任—中外合資企業承包合同の有効性—」である。

定める条件にしたがい、関係機関によって、これを執行する義務を負うものとされている。また、日中両国は当事者による両国の仲裁機関の利用をあらゆる可能な方法で奨励するものとされている。ちなみに、日本の貿易仲裁・海事仲裁に関する機関として、国際商事仲裁協会²⁶と日本海運集会所がある。1978年には、日本海運集会所（の海事仲裁委員会）と中国国際経済貿易促進委員会（本委員会が海事委員会を設置した）との間に日中海事仲裁協定が締結されている。なお、仲裁判断の承認・執行に関しては、外国仲裁判断の承認及び執行に関する条約（ニューヨーク条約）があり、わが国も中国もいずれも当事国となっている。さらに、前記条項集においても仲裁に関する規定が設けられている。

²⁶国際商事仲裁協会（Japan Commercial Arbitration Association）は、商事紛争の解決を図り、外国貿易を促進して、我が国の産業経済の確立に資するために 1950 年に設置された協会である。本協会にもホームページ があるが、そのアドレスは以下のとおりである。<http://www.jcaa.or.jp/>